VII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 110)
z dnia 6 lutego 2013 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 110)

6 lutego 2013 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Zbigniewa Rynasiewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– sprawozdanie podkomisji nadzwyczajnej o rządowym projekcie o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 812).

W posiedzeniu udział wzięli: **Tadeusz Jarmuziewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Renata Stachowska** dyrektor Biura Prezesa w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego wraz ze współpracownikami, **Andrzej Kolasa** zastępca dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, **Michał Pakuła** naczelnik wydziału w Ministerstwie Finansów, **Mariusz Wasiak** główny specjalista w Biurze Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, **Jan Buczek** prezes zarządu Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych wraz ze współpracownikami, **Bolesław Milewski** przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego wraz ze współpracownikami, **Mieczysław Marosz** dyrektor biura Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji oraz **Tadeusz Kucharski** przewodniczący Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność" wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak**, **Grażyna Nojszewska-Łasicka** i **Jakub Krowiranda** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Mariusz Przerwa** – legislator z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dzień dobry państwu, otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Bardzo serdecznie witam wszystkie osoby przybyłe na posiedzenie, witam przedstawicieli rządu, przedstawicieli organizacji przewoźników, wszystkich gości, panie i panów posłów.

Porządek dzisiejszego posiedzenia jest państwu znany. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie słyszę uwag. Porządek został przyjęty. Dziękuję.

Proszę pana posła Stanisława Żmijana, przewodniczącego podkomisji, o złożenie sprawozdania z przebiegu jej prac. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, kończąc realizację zadania, jakie Wysoka Komisja powierzyła podkomisji nadzwyczajnej, którą miałem zaszczyt kierować, przedstawiam sprawozdanie z wykonanej pracy.

Podkomisja spotkała się na obradach dziesięć razy. Miały one miejsce w dniach: 6, 9, 14, 16, 20, 21 listopada i 6, 13 grudnia 2012 r. oraz 23 i 24 stycznia 2013 r. W tym czasie podkomisja rozpatrywała przedłożony rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw. Efektem prac podkomisji jest sprawozdanie, które niniejszym przedkładam Wysokiej Komisji.

Na początku chcę przypomnieć, że projekt rządowy dotyczył zasadniczo zmian w ustawie o transporcie drogowym. Oprócz tego aktu prawnego, projekt odnosił się również do ustawy o czasie pracy kierowców i ustawy o kierujących pojazdami. Podstawowe zmiany dotyczyły jednak zmian w ustawie o transporcie drogowym. Wprowadzone zmiany odnoszą się w szczególności do udzielania, odmowy udzielania, zmiany oraz zawieszania i cofania zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Zmiany wynikają z obowiązku dostosowania naszego systemu prawnego do prawa unijnego, określonego w rozporządzeniach Parlamentu Europejskiego i Rady wchodzących

w skład tzw. pakietu drogowego. Tworzą go trzy rozporządzenia o numerach 1071, 1072 i 1073. Wszystkie pochodzą z roku 2009.

Jak już wspomniałem, regulacje zawarte w nowelizacji określają tryb i warunki udzielania odmowy, udzielania zmiany oraz zawieszania i cofania zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Nowelizacja określiła organy wydające wspomniane decyzje administracyjne. Chciałbym podkreślić, że zmiany dotyczą wymaganych uprawnień przewozowych. Szczególnie chodzi o krajowy transport drogowy osób, krajowy przewóz drogowy rzeczy, działalności gospodarczej w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy, krajowego przewozu osób pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu od 7 do 9 osób, łącznie z kierowcą, krajowego przewozu osób samochodem osobowym, transportu drogowego taksówką oraz międzynarodowego transportu drogowego osób i rzeczy. Istota zmian polega także na dostosowaniu nazewnictwa, jeśli chodzi o poszczególne uprawnienia. Dotychczas w naszym prawie obowiązuje posiadanie licencji na wszystkie uprawnienia. Prawo unijne ujednolica to zagadnienie. W części będą to zezwolenia, szczególnie jeśli chodzi o krajowy transport drogowy osób i rzeczy oraz licencje w pozostałych sprawach. Nowelizacja określa, kto będzie wydawał decyzje w sprawie poszczególnych uprawnień. Tymi podmiotami mają być starostowie, właściwi miejscowo do zamieszkania przedsiębiorców, którzy występują z wnioskami o tego rodzaju uprawnienia. Jeśli chodzi o licencję wspólnotową, to znajdzie się ona w gestii głównego inspektora transportu drogowego. Projekt ustawy określa także tryb i warunki uzyskiwania certyfikatu kompetencji zawodowych w transporcie drogowym.

Jeżeli chodzi o zmiany w ustawie o czasie pracy kierowców, to dotyczą one czasu pracy przedsiębiorców osobiście wykonujących przewozy drogowe oraz czasu pracy kierowców pozostających w stosunku pracy. Te sprawy nie były dotychczas precyzyjnie uregulowane.

Jeśli chodzi o ustawę o kierujących pojazdami, to wprowadzona zmiana dotyczy usunięcia dwóch ustępów w art. 126. Ten artykuł we wspomnianych ustępach dotyczy kwestii, które są regulowane przepisami ustawy zawartymi w druku nr 812.

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, w imieniu podkomisji nadzwyczajnej wnoszę o przyjęcie niniejszego sprawozdania. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję panu przewodniczącemu podkomisji. Czy są zgłoszenia do dyskusji na tym etapie prac? Nie widzę zgłoszeń. A jednak jest zgłoszenie. Mam nadzieję, że ma pan uwagi natury ogólnej. Jeśli chciałby się pan odnieść do konkretnego zapisu, to proponuję, aby wypowiedział się pan podczas szczegółowej analizy projektu.

Proszę bardzo, udzielam panu głosu, ale mam prośbę, która odnosi się do wszystkich mówców, aby wystąpienia miały formę niezbyt rozbudowaną, bardzo konkretną.

Dyrektor departamentu prawnego Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Maciej Wroński:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, pozwoliliśmy sobie, jako Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego, zwrócić uwagę na wątpliwości związane z zakresem przedmiotowym omawianej ustawy. Konkretnie mam na myśli wątpliwości dotyczące niektórych rodzajów przewozów na potrzeby własne. Naszym zdaniem, powinny być one objęte zezwoleniami na wykonywanie zawodu transportu przewoźnika drogowego. Pełną argumentację zawarliśmy w treści naszego wystąpienia, które przedłożyliśmy Komisji, dlatego nie będę tych argumentów przytaczał po raz kolejny. Chcę jedynie prosić Wysoką Komisję o uwzględnienie poruszonych przez nas kwestii. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Pan Jan Buczek zgłaszał jeszcze chęć zabrania głosu. Bardzo proszę.

Prezes zarządu Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych Jan Buczek:

Proszę państwa, przepraszam bardzo, ale w tej chwili nie jestem przygotowany do wypowiedzi na temat kwestii ogólnych. Chciałbym jedynie złożyć pewną propozycję. Odnosi się ona wprawdzie do kwestii bardziej szczegółowych, ale jej uregulowanie rzutuje

na całość problemu transportu drogowego. Chodzi mi o to, żeby graniczna wysokość opłaty za licencję została obniżona do kwoty 3000 euro. W projekcie ustawy jest w tej chwili zapisana opłata w wysokości 1 mln euro. Taka kwota jest całkowicie niewyobrażalna. Proponujemy, żeby Komisja wzięła pod uwagę zmianę dotychczasowego zapisu.

Szanowny panie przewodniczący, korzystając z okazji, że jestem przy głosie, chciałbym prosić, żeby pan przewodniczący rozważył możliwość zajęcia się bardzo istotnymi problemami dotyczącymi transportu, jako takiego. W tej chwili pracujemy nad ustawą, która mogłaby być procedowana już dwa lata temu. Jest dla nas rzeczą oczywistą, że ta ustawa musi być zmieniona, ale życie toczy się dalej i obecnie odczuwamy potrzebę bardzo szerokiej dyskusji na temat transportu drogowego. Przede wszystkim dlatego, że bardzo niepokoi nas aktualna współpraca z niektórymi państwami leżącymi na wschód od Polski. Mam na myśli głównie Białoruś. Kraje leżące za naszą wschodnią granicą zarówno politycy jak i przedstawiciele administracji starają się omijać szerokim łukiem, ale my – transportowcy – musimy tam jeździć każdego dnia. Dzieją się tam rzeczy naprawdę karygodne. Istnieje pilna potrzeba podjęcia szerokiej dyskusji na ten temat.

Korzystając z faktu, że zabieram głos, chciałbym prosić, aby Komisja Infrastruktury zaplanowała na jednym z kolejnych posiedzeń omówienie zasygnalizowanych przeze mnie problemów. Jeśli taki punkt znalazłby się w porządku obrad Komisji, to deklaruję, że my, jako żywotnie zainteresowana strona, będziemy bardzo dobrze przygotowani do tego, aby przedstawić państwu problemy, które dotykają nas bezpośrednio w związku z pracą wykonywaną na terenie naszych wschodnich sąsiadów. Zaprezentujemy również propozycję rozwiązania tych kwestii. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Dla wszystkich posłów interes przewoźników to również interes polskiego państwa i dlatego uważam, że Komisja będzie rozmawiać na temat poruszony przez pana prezesa. Bardzo proszę, pan poseł Szmit.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, ustawa, nad którą dziś pracujemy, jest bardzo ważna. Określi ona warunki funkcjonowania polskich przewoźników, którzy stanowią istotny element polskiej gospodarki. Wiele razy mówiliśmy na ten temat podczas obrad podkomisji i bardzo dobrze, że podchodziliśmy do tej sprawy w tak staranny sposób.

Jednak wydaje mi się, że w trakcie dotychczasowych prac zbyt mało uwagi poświęciliśmy kwestiom pracowniczym. Chodzi mi o kierowców, którzy bezpośrednio dokonują przewozów. Moim zdaniem, wymienione sprawy zostały za słabo odzwierciedlone w proponowanych uregulowaniach prawnych. Uważam, że w tym obszarze konieczne jest dokonanie stosownego uzupełnienia. O przedstawienie szczegółów zagadnienia poproszę panią z „Solidarności”.

Specjalista w biurze eksperckim przy Komisji Krajowej NSZZ „Solidarność” Barbara Surdykowska:

Nazywam się Barbara Surdykowska i reprezentuję biuro eksperckie przy Komisji Krajowej NSZZ „Solidarność”. Szanowni państwo, chcielibyśmy poddać pod uwagę Komisji dwa zagadnienia. Pierwsze dotyczy ustawy o transporcie drogowym, a konkretnie jej art. 39, który m.in. odnosi się do kwestii szkoleń okresowych. Proponujemy dokonanie zapisu, który będzie mówił o tym, iż przedsiębiorca lub inny podmiot wykonujący przewóz drogowy pokrywa koszty szkoleń okresowych kierowców. Taka regulacja wynika z faktu, że to przede wszystkim pracodawca jest podmiotem, który czerpie korzyści ekonomiczne płynące z pracy pracownika. Żeby zabezpieczyć interes pracodawcy w sytuacji, gdy pokrył on koszty szkolenia, a następnie przeszkolony pracownik zrezygnował z zatrudnienia u tego pracodawcy, proponujemy wprowadzenie regulacji na wzór zapisów znajdujących się w Kodeksie pracy. Chodzi o treść art. 103 pkt 5 Kodeksu pracy, który mówi o tym, że w okresie trzech lat pracownik jest zobowiązany do zwrotu kosztów poniesionych przez pracodawcę na szkolenie, jeżeli wypowie umowę o pracę, jeżeli pracodawca rozwiąże z nim umowę w trybie dyscyplinarnym, w trybie art. 52 Kodeksu pracy, oraz gdy pracownik rozwiąże umowę w trybie natychmiastowym bez zaistnienia stosownych do tego podstaw. Naszym zdaniem, należy wprowadzić analogiczne zapisy

do tych, które są zawarte w Kodeksie pracy. Tak wygląda pierwsza kwestia, którą chciałabym przedstawić Wysokiej Komisji.

Drugie zagadnienie, które chcę poruszyć, jest kluczowe z punktu widzenia kierowców, ponieważ dotyczy spraw związanych z czasem pracy. Ta kwestia powinna zostać uregulowana w ustawie o czasie pracy kierowców. Proponujemy, żeby w art. 24 pkt 3 wprowadzić obowiązek udzielania przez pracodawcę co trzeciego odpoczynku tygodniowego w miejscu siedziby pracodawcy. Chodzi nam o pogodzenie życia osobistego z życiem zawodowym kierowców. Kierowcy przebywają czasami wiele tygodni poza granicami kraju, co uniemożliwia im załatwianie spraw urzędowych oraz prowadzenie normalnego życia rodzinnego. Z powyższych względów chcielibyśmy tę kwestię również przedstawić pod rozwagę Wysokiej Komisji.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Zakładam, że tryb składania poprawek do projektu ustawy jest znany paniom i panom posłom. Jeśli intencja wprowadzenia poprawek zostanie podtrzymana, to tekst poprawki wraz z odpowiednią liczbą podpisów proszę dostarczyć do pana mecenasa. Kiedy będziemy przedstawiać szczegółowe zapisy w ustawie, to wrócimy do poruszonych zagadnień.

Przystępujemy do szczegółowej analizy projektu. Czy są uwagi do tytułu ustawy zawartego w sprawozdaniu? Nie ma uwag. Tytuł ustawy został przyjęty.

Art. 1 zmiana nr 1 – czy są do niego uwagi? Nie widzę żadnych zgłoszeń, nie ma również uwag. Stwierdzam, że zmiana nr 1 została przyjęta.

Przechodzimy do zmiany nr 2. Także nie ma uwag. Zmiana nr 2 została przyjęta.

Zmiana nr 3. Czy są uwagi do proponowanej zmiany? Nie ma uwag. Zmiana została przyjęta.

Zmiana nr 4. Bardzo proszę, pan przewodniczący Tchórzewski, a później pan mecenas.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

W treści proponowanej zmiany mówi się m.in. o przestępstwach, o których mowa w konkretnym artykule tejże ustawy. Chcę zauważyć, że jeśli chodzi o przestępstwa, to odnoszą się do nich artykuły obowiązującego Kodeksu karnego. W tym momencie nasuwa się pytanie, dlaczego nie odwołujemy się do Kodeksu karnego, w którym każdy przepis jest odpowiednio sprecyzowany, a jego interpretacja jest całkowicie jasna? Również słowniczek do Kodeksu karnego jest jasny i nie budzi zastrzeżeń.

Jeśli wprowadzamy zapis mówiący o przestępstwach przeciwko życiu i zdrowiu oraz przeciwko wolności seksualnej i obyczajowości i nie odnosimy się do Kodeksu karnego w kontekście sprecyzowania czynów zabronionych, to będziemy mieli bardzo trudną interpretację takich przepisów. Już teraz, jeżeli chodzi o Kodeks drogowy, spotykamy się z różnymi interpretacjami przepisów w sprawach sądowych. Pojawiają się wątpliwości odnośnie tego, jak należy czytać dany przepis w odniesieniu do obowiązującego przepisu z Kodeksu karnego. Jeśli my nie odniesiemy naszych zapisów do Kodeksu karnego, to przepisy, które umieścimy w ustawie nie mają w dalszej jej części kreślonych sankcji. Przepis, który nie jest zgodny z przepisem Kodeksu karnego, a w ustawie, która wprowadza ten przepis, brak jest określonych sankcji za jego naruszenie, jest przepisem martwym.

Jeśli spojrzymy na zagadnienie z przedstawionego punktu widzenia, to można zadać pytanie, dlaczego taki tryb procedowania w podkomisji został przyjęty? Dlaczego nie odniesiono się do obowiązujących, konkretnych przepisów prawa karnego?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję panu przewodniczącemu. Panie mecenasie, bardzo proszę. Gdyby pan mógł także skomentować wypowiedź pana przewodniczącego Tchórzewskiego, to bylibyśmy zobowiązani. Bardzo proszę.

Legislator Mariusz Przerwa:

Tego rodzaju przepisy, takie konstrukcje prawnicze są stosowane w różnych przepisach zawartych w różnorakich ustawach. Do tej pory nie spotkałem się z zarzutem, że nie wiadomo, o co chodzi. Naturalnie, proponowane zapisy można skonkretyzować, ale prze-

pisy w podobnym brzmieniu są obecnie powszechnie stosowane. Nie budziło to jak dotąd żadnych wątpliwości. To tyle tytułem wyjaśnienia.

Chęć zabrania głosu przeze mnie była jednak podyktowana uwagami Biura Legislacyjnego do zmiany nr 3, a konkretnie do art. 5c. Wiem, że rząd miał dokonać poprawki. Chciałbym to wyjaśnić. Bardzo przepraszam, że wracam do zmiany nr 3, ale wydaje mi się to istotną kwestią.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dobrze, panie mecenasie, ale w tej chwili jesteśmy przy omawianiu zmiany nr 4. Chciałbym tę kwestię dokończyć.

Legislator Mariusz Przerwa:

Do tej zmiany nie zgłaszamy żadnych uwag.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Biuro Legislacyjne nie wnosi uwag do proponowanej zmiany nr 4. Czy takie wyjaśnienie ze strony pana mecenasa jest wystarczające, panie przewodniczący?

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Tak, to mi wystarczy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmiany nr 4? Nie ma sprzeciwu. Stwierdzam, że zmiana nr 4 została przyjęta.

W tym momencie, na prośbę pana mecenasa, powracamy na chwilę do zmiany nr 3. Jakie jest stanowisko resortu w tej sprawie? Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Andrzej Bogdanowicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, rozumiem, że zgłoszona przez pana mecenasa wątpliwość dotyczy treści art. 5c ust. 1 pkt 5. Zgadza się, panie mecenasie?

Legislator Mariusz Przerwa:

Tak, o to chodzi.

Dyrektor departamentu w MTBiGM Andrzej Bogdanowicz:

Obecne brzmienie tego zapisu jest następujące: „posiada on tytuł prawny do dysponowania pojazdem lub pojazdami samochodowymi spełniającymi wymagania techniczne określone przepisami prawa o ruchu drogowym, którymi transport drogowy ma być wykonywany”. Chodzi o dopisanie słowa „ustawy”. Zapis brzmiałby wówczas „(…) określone przepisami ustawy – Prawo o ruchu drogowym (…)”.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Zmiana ma polegać na uzupełnieniu treści, na dopisaniu słowa „ustawy”. Czy dobrze to odczytuję?

Dyrektor departamentu w MTBiGM Andrzej Bogdanowicz:

Tak, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

W taki razie proponuję, aby ją potraktować jako uzupełnienie legislacyjne. Rozumiem, że nikt z państwa nie zgłasza dalszych uwag. Zapytam jeszcze raz: czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmiany nr 3 wraz z przedstawionym uzupełnieniem? Nie ma sprzeciwu. Stwierdzam, że zmiana nr 3 została przyjęta.

Przystępujemy do rozpatrzenia zmiany nr 5. Czy jest sprzeciw? Nie ma sprzeciwu. Zmiana nr 5 została przyjęta.

Zmiana nr 6. Bardzo proszę, panie mecenasie.

Legislator Mariusz Przerwa:

Mam kilka uwag do art. 7a i 7d. W art. 7a ust. 3 pkt 4 zostały umieszczone niewłaściwe odwołania. Zamiast obecnego art. 5 ust. 4 pkt 2 powinien być art. 5 ust. 2 pkt 2.

Ta zmiana powinna być wprowadzona w tym miejscu dwukrotnie. W pkt 5 tego samego artykułu Biuro Legislacyjne prosi natomiast o dookreślenie. W drugiej linijce mamy zapis „przewoźnika drogowego i wypisów tego zezwolenia". Sugerujemy, aby on brzmiał „przewoźnika drogowego i wypisów z tego zezwolenia". Biuro Legislacyjne przygotowało stosowną poprawkę.

W ust. 7 tego artykułu znajduje się odwołanie do art. 5 ust. 3. Naszym zdaniem, powinno to być odwołanie do art. 7 ust. 2. Wnoszę o zmianę tego zapisu.

I jeszcze uwaga do ust. 6. W tej chwili brzmi on: „oświadczenia, o których mowa w ust. 3 pkt 3, 4 i 6 (…)". W pkt 6 mówi się jednak o informacji, a nie o oświadczeniu i dlatego Biuro Legislacyjne proponuje, żeby przepis brzmiał następująco: „oświadczenia, o których mowa w ust. 3 pkt 3 i 4 oraz informację, o której mowa w ust. 3 pkt 6 (…)", a dalej bez zmian, aż do treści klauzuli, w której po stwierdzeniu, że „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia" dodaje się jeszcze na końcu zwrot „i informacji". Taki zapis jest konsekwencją przyjęcia wcześniejszej poprawki.

Wiem, że były jeszcze uwagi do ust. 3 pkt 6, ale stroną zgłaszającą w tym przypadku był rząd. To wszystkie uwagi do tej zmiany ze strony Biura Legislacyjnego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proponuję, żebyśmy na razie skoncentrowali się na uzupełnieniach zaproponowanych przez Biuro Legislacyjne. Celowo nie używam słowa „poprawki", lecz posługuję się słowem „uzupełnienia". Czy strona rządowa zgłasza uwagi do propozycji zgłoszonych przez pana mecenasa?

Dyrektor departamentu w MTBiGM Andrzej Bogdanowicz:

Nie, panie przewodniczący. Nie zgłaszamy uwag. Akceptujemy poprawki Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Jest akceptacja ze strony przedstawicieli strony rządowej. W takim razie, panie mecenasie, aby była już całkowita jasność, proszę powiedzieć, w jakim trybie zgłoszone poprawki zostaną naniesione? Czy wystarczy akceptacja Komisji?

Legislator Mariusz Przerwa:

Biuro Legislacyjne przygotowało stosowny materiał. Zostanie on przekazany do podpisu.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Bardzo dobrze. Prezydium podpisze się pod proponowanymi zmianami. Gdyby pan mógł dostarczyć nam stosowne pismo, to wykonamy tę czynność od razu. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmian omówionych przez pana mecenasa, reprezentującego stanowisko Biura Legislacyjnego? Nie ma sprzeciwu. Stwierdzam, że przyjęliśmy proponowane zmiany.

W tej chwili oddaję głos panu dyrektorowi Bogdanowiczowi, a następny będzie pan dyrektor Wroński. Bardzo proszę.

Dyrektor departamentu w MTBiGM Andrzej Bogdanowicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, z przeprowadzonej analizy wynika, że w art. 7a ust. 3 pkt 6, który zawiera regulacje dotyczące informacji z Krajowego Rejestru Karnego na temat danej osoby, znajduje się wyliczenie w kolejności literowej, od litery a do litery d. Po dokładnym przyjrzeniu się proponowanym zapisom wnosimy o połączenie treści zwartych pod literami c i d w jedną całość. Wyliczenie kończyłoby się więc na literze c, jako ostatniej. Wówczas brzmienie przepisu pod literą c byłoby następujące: „zarządzającej transportem lub uprawnionej na podstawie umowy do wykonywania zadań zarządzającego transportem w imieniu przedsiębiorcy, albo oświadczenie tych osób o niekaralności za przestępstwa umyślne w dziedzinach określonych w art. 6 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009".

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Zakładam, że chce pan się wypowiedzieć na ten konkretny temat. Bardzo proszę.

Dyrektor departamentu prawnego w OZPTD Maciej Wroński:

Dziękuję, panie przewodniczący. Pan dyrektor Bogdanowicz słusznie zauważył, że wspomniana wyliczanka ma niewielki sens logiczny. Najpierw mówimy o osobach, a później o oświadczeniach. Jest to mało spójne. Moim zdaniem, oświadczenie powinno być zapisane osobno. Bez litery d. Można by to czynić po tiret albo w osobnym akapicie. Należałoby tak uczynić, ponieważ oświadczenie ma stanowić alternatywę dla informacji z Krajowego Rejestru Karnego. Takie ustalenia zapadły na obradach podkomisji. Potwierdzają je obecni na sali koledzy. Pamiętamy, jak przebiegały tamte obrady, dlatego uważamy, iż nie można łączyć litery c z literą d, ale trzeba pozostawić ten zapis w formie odrębnego akapitu. W ten sposób oświadczenie pozostanie alternatywne wobec przedkładania informacji z Krajowego Rejestru Karnego.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Panie dyrektorze, prosimy o odniesienie się do tych propozycji. Jakie jest stanowisko strony rządowej?

Dyrektor departamentu w MTBiGM Andrzej Bogdanowicz:

Rozumiejąc ducha zgłoszonej przeze mnie propozycji – faktycznie litera d nie mogła funkcjonować jako samodzielny punkt w tym przepisie – nie dostrzegam przeszkód, żeby alternatywa w postaci złożonego oświadczenia mogła mieć zastosowanie do osób wymienionych w literach a, b i c. W takim przypadku musiałoby to być jedynie zdanie kończące pkt 6.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Bardzo dziękuję. Proszę, panie mecenasie.

Legislator Mariusz Przerwa:

Zakładam, że zapis będzie miał następujące brzmienie. Po literze c „zarządzającej transportem lub uprawnionej na podstawie umowy do wykonywania zadań zarządzającego transportem w imieniu przedsiębiorcy" zostanie postawiona kropka i to zamknie kwestię informacji o osobie z Krajowego Rejestru Karnego. Dalej nastąpi samodzielny zapis w brzmieniu: „albo oświadczenie tych osób o niekaralności za przestępstwa umyślne w dziedzinach określonych w art. 6 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009". Czy właściwie zrozumiałem intencję?

Dyrektor departamentu w MTBiGM Andrzej Bogdanowicz:

Tak. O to nam chodziło.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Wnioskodawcy uzgodnili stanowisko i zaakceptowali treść proponowanej zmiany. W tej chwili zwracam się z pytaniem do pań i panów posłów, czy jest akceptacja Komisji dla proponowanej zmiany? Nie słyszę sprzeciwu. Dziękuję. W związku z tym zapytam, czy jest akceptacja dla zmiany nr 6 wraz z poprawkami, które przyjęliśmy? Nie ma sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja zaakceptowała proponowaną zmianę nr 6 wraz ze zgłoszonymi poprawkami.

Przechodzimy do rozpatrzenia zmiany nr 7. Czy są uwagi do proponowanej zmiany? Bardzo proszę, panie mecenasie.

Legislator Mariusz Przerwa:

Mieliśmy wątpliwości do zmiany nr 7. Chodzi o art. 8 ust. 3 pkt 3. Prosiłbym o przedstawienie stanowiska rządu w tej sprawie. Wątpliwości do art. 8 ust. 3 dotyczyły kwestii ewentualnego rozszerzenia jego brzmienia o uprawnienia z ust. 2 pkt 2.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę o stanowisko strony rządowej.

Dyrektor departamentu w MTBiGM Andrzej Bogdanowicz:

Wycofujemy się z tych wątpliwości.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Czy Biuro Legislacyjne ma jakieś inne zastrzeżenia?

Legislator Mariusz Przerwa:

Nie, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Rozumiem, że nie ma też żadnych sprzeciwów ze strony posłów wobec proponowanej zmiany. W takim razie stwierdzam, że Komisja przyjęła zmianę nr 7.

Przechodzimy do rozpatrzenia zmiany nr 8. Nie słyszę sprzeciwu. Zmiana nr 8 została przyjęta.

Zmiana nr 9. Bardzo proszę, panie mecenasie.

Legislator Mariusz Przerwa:

Biuro Legislacyjne ma kilka uwag do zmiany nr 9. Przede wszystkim chodzi o błędne powołania. W art. 11 ust. 2 mamy powołanie na art. 5 ust. 3 pkt 1. Naszym zdaniem, powinien to być art. 7 ust. 2 pkt 1. W ust. 3 jest powołanie na art. 5a ust. 4, a powinno być na art. 7 ust. 2 pkt 2. Z kolei w ust. 4 mamy powołanie na art. 5b ust. 1 pkt 1, a powinno być na 5c ust. 1 pkt 3. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Czy pan dyrektor Bogdanowicz ma jakieś uwagi do stanowiska pana mecenasa? Nie ma uwag, czyli rozumiem, że jest akceptacja strony rządowej.

Dyrektor departamentu w MTBiGM Andrzej Bogdanowicz:

Tak, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Ponieważ nie ma innych zgłoszeń ani uwag ze strony członków Komisji, stwierdzam, że przyjmujemy zmianę nr 9 wraz z poprawkami Biura Legislacyjnego. Dziękuję bardzo.

Przystępujemy do rozpatrzenia zmiany nr 10. Czy są uwagi do tej zmiany? Nie ma żadnych uwag. Stwierdzam, że zmiana nr 10 została przyjęta.

Przechodzimy do zmiany nr 11. Bardzo proszę, panie mecenasie.

Legislator Mariusz Przerwa:

W zmianie nr 11, w art. 13 ust. 2 w zdaniu podsumowującym odwołujemy się do art. 5b lub art. 5c ust. 1. Według Biura Legislacyjnego powinien zostać przywołany art. 5a ust. 1 lub art. 5c ust. 1. Jeśli chodzi o art. 14, to w ust. 1 pkt 2 zamiast art. 5 ust. 3 i 4 powinno być art. 5b ust. 1 i 2, a w ust. 4 tego samego artykułu zamiast art. 5c ust. 1 pkt 3 powinien zostać przywołany art. 5c ust. 3.

Mieliśmy jeszcze uwagi do art. 13 ust. 2 pkt 2. Wydaje nam się, że dotychczasowy zapis „przekształcenia, zgodnie z obowiązującymi przepisami” powinien zostać dookreślony poprzez podanie, o jakie przepisy chodzi. Według nas jest to Kodeks handlowy, ale ostateczne stanowisko w tej sprawie znajduje się w gestii rządu.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Panie dyrektorze, proszę o stanowisko w ostatniej kwestii poruszonej przez pana mecenasa. Zakładam, że uwagi dotyczące wcześniejszych odniesień są przez stronę rządową akceptowane.

Dyrektor departamentu w MTBiGM Andrzej Bogdanowicz:

Tak, panie przewodniczący. Nie wnosimy sprzeciwu.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

A co z tą ostatnią uwagą pana mecenasa, w sprawie art. 13?

Dyrektor departamentu w MTBiGM Andrzej Bogdanowicz:

O ile dobrze zrozumiałem, wątpliwość Biura Legislacyjnego dotyczy art. 13 ust. 2 pkt 2, który obecnie brzmi następująco: „połączenia, podziału lub przekształcenia, zgodnie z odrębnymi przepisami, przedsiębiorcy posiadającego zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub licencję (…)”. Nasza propozycja zakłada, że stwierdzenie „zgodnie z odrębnymi przepisami” zostanie zastąpione przez zwrot „zgodnie z przepisami ustawy z dnia 15 września 2000 r. Kodeks spółek handlowych”. Jeśli nie

będzie żadnych wątpliwości, że ten przepis obejmuje wszystkie przypadki, to opowiemy się za wprowadzeniem takiej zmiany.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Panie mecenasie, bardzo proszę.

Legislator Mariusz Przerwa:

Tak, chodziło nam o takie stanowisko rządu.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Rozumiem, że nie ma sprzeciwu wobec proponowanej poprawki. Stwierdzam, że propozycja nowego zapisu art. 13 ust.2 pkt 2 została przyjęta. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia całej zmiany nr 11? Sprzeciwu nie słyszę. Zmiana nr 11 wraz z naniesionymi poprawkami została przez Komisję przyjęta.

Przechodzimy do zmiany nr 12. Nie ma sprzeciwu. Stwierdzam, że zmiana nr 12 zostaje przyjęta.

Zmiana nr 13. Również nie ma żadnych zgłoszeń ani nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła zmianę nr 13.

Zmiana nr 14. Bardzo proszę, pan mecenasie.

Legislator Mariusz Przerwa:

W zmianie nr 14, w art. 16b ust. 3 znajduje się zapis „(…)jednostkę, o której mowa w art. 38 ust. 2(…)". Ta jednostka jest powoływana w rozporządzeniu i dlatego proponujemy, zarówno w tym miejscu, tj. w zmianie nr 14 w art. 16b ust. 3 i 5, jak i w zmianie nr 30 w art. 37 ust. 1 i 4 oraz w zmianie nr 32 w art. 28 ust. 4 i art. 39 ust. 1 pkt 1 wyrazy „o której mowa w art. 38 ust. 2" zastąpić wyrazami „określoną w przepisach wykonawczych wydanych na podstawie art. 39 ust. 1 pkt 1". Jest to zmiana legislacyjna. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że propozycja zmiany legislacyjnej została przyjęta do wiadomości. Sprzeciwu nie słyszę. W tej sytuacji zakładam, że również bez sprzeciwu akceptujemy całą zmianę nr 14.

Jeszcze jakaś kwestia, panie mecenasie? Bardzo proszę.

Legislator Mariusz Przerwa:

Dziękuję, panie przewodniczący. Chcę jeszcze powiedzieć, że Buro Legislacyjne wnosi o dookreślenie w ust. 5. W tej chwili znajduje się tam zapis „w przypadku przywrócenia zarządzającemu zdolności (…)". Proponujemy, aby zapis brzmiał: „w przypadku przywrócenia zarządzającemu transportem zdolności (…)". Dalej bez zmian.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Rozumiem. W ust. 5 zostaje dodane słowo „transportem". Nie słyszę sprzeciwu, a więc zakładam, iż jest akceptacja dla proponowanej zmiany. Po tej poprawce ponownie zapytam, czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia całej zmiany nr 14 wraz z zaproponowanymi poprawkami? Nie ma sprzeciwu. Stwierdzam, że zmiana nr 14 została przyjęta.

Przechodzimy do zmiany nr 15. Nie słyszę sprzeciwu. Zmiana nr 15 została przyjęta.

Zmiana nr 16. Także nie słyszę sprzeciwu. Zmiana nr 16 została przyjęta.

Zmiana nr 17. Bardzo proszę, panie mecenasie.

Legislator Mariusz Przerwa:

W przypadku tej zmiany mamy do czynienia z pośrednią zmianą rozporządzenia. Przy przepisie wykonawczym zostanie uwzględnione, iż mamy zmianę rozporządzenia z art. 33 ust. 10, a co za tym idzie zostanie uwzględnione, że rozporządzenie utrzyma moc obowiązującą do czasu wydania nowego rozporządzenia. Mówię o tym przy okazji tego przepisu, ale ta poprawka, jako taka, zostanie zgłoszona przez Biuro Legislacyjne.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Wydaje mi się, że jest pełna akceptacja dla tej propozycji. Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że przyjęliśmy zmianę nr 17.

Zmiana nr 18. Nie ma sprzeciwu. Zmiana została przyjęta.

Zmiana nr 19. Nie ma sprzeciwu. Zmiana została przyjęta.
Zmiana nr 20. Pełna akceptacja ze strony Komisji. Brak sprzeciwu. Zmiana przyjęta.
Zmiana nr 21. Także przyjęta bez sprzeciwu.
Zmiana nr 22. Nie ma sprzeciwu. Zmiana została przyjęta.
Zmiana nr 23. Przyjęta bez sprzeciwu.
Zmiana nr 24. Przyjęta.
Zmiana nr 25. Przyjęta bez sprzeciwu.
Zmiana nr 26. Przyjęta bez sprzeciwu.
Zmiana nr 27. Nie ma sprzeciwu. Zmiana przyjęta.
Zmiana nr 28. Przyjęta.
Zmiana nr 29. Przyjęta.
Zmiana nr 30. Bardzo proszę, pan poseł Szmit.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, chciałbym powrócić do kwestii, które poruszyliśmy na początku dzisiejszego posiedzenia. Chodzi mi o regulację odnoszącą się do kierowców. Dotyczy ona art. 39 ustawy, a więc jest poza sprawozdaniem, ale ta problematyka znajduje się, mniej więcej, w tym miejscu, w którym jesteśmy obecnie, jeśli chodzi o procedowanie nad ustawą. Wnoszę, żeby w art. 39l ust. 2 dopisać następujące brzmienie: „przedsiębiorca lub inny podmiot wykonujący przewóz drogowy pokrywa koszty szkoleń okresowych kierowców". I w następnym ustępie w art. 39l: „kierowca jest zobowiązany do zwrotu kosztów szkolenia okresowego w okresie trzech lat od odbycia szkolenia w razie: gdy rozwiąże stosunek pracy za wypowiedzeniem we wskazanym okresie za wyjątkiem wypowiedzenia umowy o pracę z przyczyn określonych w art. 94 ze znaczkiem 3 w Kodeksie pracy, gdy rozwiąże stosunek prac we wskazanym okresie bez wypowiedzenia na podstawie art. 55 Kodeksu pracy lub art. 94 ze znaczkiem 3, pomimo braku przyczyn określonych w tych przepisach i gdy pracodawca rozwiąże z nim stosunek pracy bez wypowiedzenia i z jego winy we wskazanym okresie". Zgodnie z tym, co mówiła wcześniej pani mecenas Surdykowski, te uregulowania są obecne w Kodeksie pracy. Nasza poprawka nie wprowadza nic nowego, podkreśla jedynie, że takie przepisy powinny znaleźć się właśnie w tym miejscu i regulować niniejszym bardzo ważny zakres relacji pomiędzy pracodawcą i pracobiorcą.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję panu posłowi. Mam wrażenie, panie mecenasie, że jeśli mielibyśmy dyskutować na ten temat, to powinniśmy to uczynić przy okazji zmiany nr 33. Dlatego proponuję, żebyśmy najpierw dotarli do zmiany nr 33 i dopiero wtedy zajęli się tym zagadnieniem. Na razie pozostajemy w zakresie spraw przewidzianych zmianą nr 30.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmiany nr 30? Nie ma sprzeciwu. Stwierdzam, że zmiana nr 30 została przyjęta.

Przystępujemy do rozpatrzenia zmiany nr 31. Nie słyszę sprzeciwu. Zmiana została przyjęta.

Zmiana nr 32. Jest zgłoszenie z sali. Do zmiany nr 32? Bardzo proszę.

Dyrektor departamentu prawnego w OZPTD Maciej Wroński:

Mam uwagę techniczną, panie przewodniczący. W art. 38a ust. 4 jest mowa o tym, że zwolnień z części egzaminu dokonuje jednostka, o której mowa w art. 38 ust. 2. Tą jednostką jest Instytut Transportu Drogowego. Moim zdaniem, zwolnienia nie może dokonać jednostka jako taka. Zwolnienie leży w gestii organu zarządzającego tą jednostką. Pozwala to nam również na przyjęcie stosownego sposobu odwoływania się od wydanych orzeczeń. Jeśli zwolnień miałby dokonywać Instytut, a więc jednostka organizacyjna, to mielibyśmy do czynienia z naruszeniem obowiązujących reguł. Abstrakcyjna instytucja nie podejmuje przecież konkretnych decyzji, a dodatkowo będzie utrudniony tryb odwoławczy. Proponuję, żeby zamiast zwrotu „dokonuje jednostka" wpisać „dokonuje organ zarządzający jednostką, o której mowa" lub „dokonuje kierownik jednostki, o której mowa".

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Myślę, że poprosimy o stanowisko strony rządowej, chyba że pan mecenas chciałby wcześniej się wypowiedzieć?

Legislator Mariusz Przerwa:

Wolałbym wysłuchać wcześniej stanowiska rządu.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dobrze. W takim razie niech rząd weźmie odpowiedzialność na siebie, proszę bardzo. Jeszcze wcześniej pan poseł Polaczek, proszę bardzo.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Chciałem jedynie powiedzieć, że także prosiłbym o przedstawienie stanowiska rządu jako pierwszego. Chciałbym wysłuchać *ratio legis* tego zapisu i poznać ewentualne uwagi do wystąpienia pana dyrektora Wrońskiego. To wszystko.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Czyli mamy podobną opinię w tej sprawie. Czekamy na stanowisko rządu. Jak na razie mamy chwilę milczenia po stronie rządowej. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor departamentu w MTBiGM Andrzej Bogdanowicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, podczas obrad podkomisji dyskutowaliśmy na ten temat, wskazując, że będzie rozporządzenie z art. 39, w którym minister określi tryb zwalniania z egzaminu. To rozwiązanie zostało uznane za wystarczające. Propozycja, aby zamiast jednostki decyzję podejmował jej kierownik nie znalazła wyrazu w konkretnej poprawce i dlatego jest nam trudno się do niej odnieść.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Bardzo proszę, panie mecenasie.

Legislator Mariusz Przerwa:

Panie przewodniczący, naszym zdaniem trzeba się nad tym problemem zastanowić i zgłosić ewentualną poprawkę w trakcie drugiego czytania. W obecnej chwili będzie bardzo trudno *ad hoc* sformułować poprawkę tak, aby była ona poprawna pod względem legislacyjnym.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Bardzo proszę, żeby zwrócić uwagę na ten problem. Wydaje mi się, że wypowiedź pana dyrektora Wrońskiego jest zasadna i logiczna. Jeśli Komisja wyrazi zgodę na propozycję dopracowania poprawki i rozpatrzenia jej w trakcie drugiego czytania, to wnoszę o przyjęcie zmiany nr 32 w wersji przedstawionej w sprawozdaniu. Czy jest sprzeciw wobec takiej propozycji? Nie ma sprzeciwu. Zmiana nr 32 została zaakceptowana.

Przechodzimy do zmiany nr 33. Zanim rozpatrzymy zmianę nr 33, omówimy propozycję złożoną przez pana posła Szmita. Czy pan mecenas otrzymał treść poprawki na piśmie? Prosiłem na wstępie posiedzenia, żeby poprawki składać do pana mecenasa. Pozwoli to nam odnieść się merytorycznie do ich treści.

Pan dyrektor Bogdanowicz również słyszał propozycje zgłoszone przez posła Szmita. Czy na tym etapie jest możliwe przedstawienie stanowiska rządu w tej sprawie?

Dyrektor departamentu w MTBiGM Andrzej Bogdanowicz:

Propozycja pana posła Szmita jest daleko idąca, ponieważ tworzy zobowiązania finansowe dla przedsiębiorców. Nie mieliśmy możliwości, żeby przeprowadzić konsultacje na ten temat. Ceny szkoleń są bardzo różne. Ich wysokość waha się od 150 zł, przy udziale środków unijnych, do kilkuset złotych. Skutki finansowe mogą być różne w różnych rejonach kraju. Bez konsultacji na ten temat i zebrania opinii przedsiębiorców będzie trudno opowiedzieć się za lub przeciw zgłoszonej propozycji. W obecnej chwili, z uwagi na trudne do oszacowania skutki finansowe, nie jesteśmy w stanie przedstawić konkretnego stanowiska resortu w tej sprawie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Domyślam się, że pracodawcy są przeciwni takiej zmianie, ale proszę o wyraźne wyartykułowanie opinii na ten temat.

Prezes zarządu ZMPD Jan Buczek:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Oczywiście, że jesteśmy przeciwni tej propozycji. Przede wszystkim z uwagi na specyfikę wykonywanej działalności transportowej i specyfikę zatrudnienia kierowcy. Proszę sobie wyobrazić, że transport w bardzo zliberalizowanej gospodarce unijnej jest poddany wielu szykanom, ograniczeniom i rygorom. Do tego wszystkiego posiadamy jeszcze dodatkowy problem, a mianowicie jak żadna inna branża mamy skrócony okres dochodzenia roszczeń. Okres dochodzenia roszczeń przy dzisiejszych zatorach płatniczych, a przypominam, iż wynosi on 12 miesięcy, jest druzgocący w skutkach. Padamy ofiarą różnego rodzaju nieuczciwych praktyk, w tym także ze strony zatrudnionych przez nas kierowców.

Filozofia funkcjonowania, którą wymyślono w Unii Europejskiej i którą Polska jest zobowiązana przyjąć, zakłada, że przedsiębiorca występuje w całym systemie transportowym jako anonimowy podmiot realizujący przewóz. Podobnie rzecz się ma z kierowcą. Klient nie ma możliwości oceny, czy kierowca jest, czy nie jest przygotowany do wykonywania usługi. W związku z tym, kierowca, podobnie jak przewoźnik, jest zmuszony do spełnienia określonych prawem warunków i dopiero wówczas mogą uczestniczyć w działalności transportowej. Przedsiębiorca, jako organizujący usługi, a kierowca, jako świadczący pracę w danego przedsiębiorcy.

Jeżeli przedsiębiorca nie legitymuje się określonymi certyfikatami nie może wykonywać swojej pracy. Podobnie sytuacja wygląda z kierowcami. Przy obecnej, wysokiej fluktuacji kadr w naszej branży, polscy kierowcy, których wymagania są coraz wyższe często są zastępowani kierowcami pochodzącymi spoza krajów Unii. Uważamy, że nie jest dobrym rozwiązaniem fundowanie kierowcy możliwości zdobycia określonych uprawnień. Nie w obecnej sytuacji. Wynagrodzenia kierowców są na tyle wysokie, że w pełni kompensują koszty poniesione na szkolenie. W przypadku porzucenia pracy przez kierowcę, co niestety jest powszechną praktyką, przedsiębiorca musi wyłączyć z kosztów własnych nakłady poniesione na szkolenie danego kierowcy. Przestaje to być koszt uzyskania przychodów. Urząd skarbowy wyklucza tego typu koszty poniesione przed laty. Dlatego uważamy, że każdy powinien pilnować swoich obszarów odpowiedzialności. Ta zasada dotyczy także kierowców. Jeśli kierowca posiada certyfikat, a my ze swojej strony dochowujemy staranności i zatrudniamy tylko takich kierowców, którzy posiadają potwierdzenie wiedzy na temat przepisów wystawione przez państwowe systemy certyfikujące, to mamy gwarancję, iż współpracujemy z fachowcem, który cały czas dba o utrzymanie swoich kwalifikacji. Tak wygląda stanowisko środowiska przewoźników w tej kwestii. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Żeby skondensować dyskusję na ten temat, poproszę w tej chwili pana mecenasa o przedstawienie uwag do złożonej propozycji. Bardzo proszę, panie mecenasie.

Legislator Mariusz Przerwa:

Dziękuję, panie przewodniczący. Przede wszystkim, chcę powiedzieć, że Biuro Legislacyjne posiada wątpliwość odnośnie zakresu zaproponowanej poprawki. Projekt nowelizacji dotyczył wyłącznie kwestii związanych z implementacją europejskich przepisów. Nie było w ogóle dyskusji na temat przepisów, które obejmuje swoim zakresem treść zgłoszonej poprawki. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan w tej sprawie? Proszę bardzo.

Dyrektor departamentu prawnego w OZPTD Maciej Wroński:

Dziękuję. Postaram się mówić bardzo krótko, panie przewodniczący. Według naszych szacunków, jest ok. 400 tys. kierowców objętych obowiązkiem okresowego szkolenia. Mnożąc ich ilość przez kwotę, którą w sposób prawidłowy określił pan dyrektor Bogdanowicz otrzymujemy duże obciążenie finansowe dla branży. Uważam, nawet przy

zastrzeżeniach, jakie wprowadziły związki zawodowe zgłaszając tę propozycję, że bez przedyskutowania jej w środowisku procedowanie nad tym nie uzyska akceptacji. Nasza akceptacja nie ma wprawdzie nic do rzeczy, ponieważ decyzję podejmują posłowie, ale mimo to chciałbym zwrócić uwagę na dwa aspekty zagadnienia.

Wczoraj spotkaliśmy się ze związkami zawodowymi i uzgodniliśmy, że będziemy nadal dyskutować nad ewentualnymi zmianami poprawiającymi warunki pracy kierowców. W naszym interesie leży, aby warunki stworzone pracownikom były jak najbardziej godne i komfortowe. Czujemy się dziś trochę zaskoczeni, ponieważ z przedstawicielami związków umawialiśmy się na dalszą dyskusję, a tymczasem otrzymujemy gotową propozycję.

I jeszcze jedna rzecz, którą poruszył pan mecenas. Związkowi pracodawców przysługuje skarga konstytucyjna. Rozszerzenie projektu o proponowane zapisy byłoby niezgodne z zasadami tworzenia prawa wdrażającego regulacje wspólnotowe. W zaistniałej sytuacji musielibyśmy skorzystać z uprawnienia należnego związkowi pracodawców, jeśli tego rodzaju poprawka zostałaby przyjęta. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan poseł Szmit, bardzo proszę.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, myślę, że zaprezentowany sposób dyskusji, polegający na tym, iż używa się argumentów, że jak coś zostanie przyjęte, to druga strona od razu uda się na skargę do Trybunału Konstytucyjnego jest – co najmniej – niewłaściwy. Moim zdaniem, próbujemy w tej chwili jedynie wyważyć interesy poszczególnych grup zawodowych. Nie robimy nic niezwykłego. Dyskutujemy w tej chwili o kosztach prowadzenia działalności. Te koszty leżą zarówno po stronie przedsiębiorców, jak i po stronie kierowców. Tego nikt nie neguje. Staramy się natomiast znaleźć jakieś sensowne rozwiązanie. Odrzucenie złożonej propozycji, dla zasady, źle wróży na przyszłość. Jeśli propozycja nie zostanie zaakceptowana, to będziemy musieli do niej powrócić w późniejszym terminie. Być może wówczas uda się znaleźć rozwiązanie, które zadowoli obie strony, czyli pracodawców i pracobiorców. Takie rozwiązanie byłoby najlepsze. Uważam jednak, że mówienie dziś o tym problemie jest jak najbardziej na miejscu. Komisja sejmowa jest właściwym forum do tego typu dyskusji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Jeszcze pan przewodniczący. W tej samej sprawie. Bardzo proszę.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Bolesław Milewski:

Dziękuję, panie przewodniczący. Nazywam się Bolesław Milewski. Jestem przewodniczącym Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego. Chciałbym uświadomić pana przewodniczącego i panie posłanki oraz panów posłów w pewnej sprawie. W transporcie pracuję ponad 50 lat. Co się dzieje w naszej branży w tej chwili? Jeśli kierowcę wyrzuca się z pracy, to nie można od niego ściągnąć nawet zaliczek, które pobrał na potrzeby związane z wykonywaną pracą. Takie sprawy musimy kierować do prokuratury, ale co się okazuje w związku z tym? Prokuratura stwierdza, że mamy do czynienia z małą szkodliwością społeczną czynu. Jeśli sprawę skierujemy do sądu, to często okazuje się, że pan kierowca wyjechał na Zachód, a w kraju pozostawił żonę i dzieci, którzy nic nie posiadają. Proszę mi wskazać, dokąd mam się udać ja, jako przedsiębiorca, w swoich sprawach? W tej chwili posiadam co najmniej 12 tysięcy wyroków na kierowców, których wyrzuciłem, a wyrzuciłem ich dlatego, bo to byli pijakami, nie dojeżdżali na czas tam, gdzie było to umówione itd.

Zwróćcie państwo uwagę na treść ogłoszeń z ofertami pracy, które ukazują się w prasie: „Zatrudnię uczciwego kierowcę, pijakom i złodziejom dziękuję". Poczytajcie państwo gazety.

Kolejna sprawa. W ostatni wtorek był emitowany program radiowy na antenie „Radia kierowców". Kierowcy pokazywali w nim, w jaki sposób doprowadza się do upadku porządne firmy transportowe. Jeśli przez trzy miesiące kierowca nie dostaje płacy,

co bywa prawdą, to jednak mimo wszystko on za coś musi w tym czasie żyć, a więc okrada pracodawcę. W tym samym czasie pracodawca okrada kierowcę, a więc zainteresowani wychodzą na zero i obie strony są zadowolone. Jeśli kierowca ma być zatrudniony w firmie, w której jest legalne rozliczenie za pracę, to często w takich firmach mnożą się kontrole – zapraszam do mojej firmy, która została poddana takiej kompletnej kontroli. Co z niej wynikło? Kierowca dostał mandat 1000 zł, a ja 800 zł. Powód? Syn zapomniał przepisać numeru. Zapraszam do siebie kierowców do pracy. Wypłata zawsze na czas, nikt nie ma prawa przekroczyć czegokolwiek. Skoro kierowcy krzyczą, że w jakichś firmach jest im tak źle, to dlaczego nie chcą przychodzić do pracy do porządnych przedsiębiorstw? Omijają je wielkim łukiem. Dlaczego? Ponieważ w tych rzekomo wyzyskujących ich firmach mogą robić co zechcą. Często są mądrzejsi od pracodawcy. Zapraszam do mojej firmy. Zapraszam związki zawodowe i panów posłów, jeśli pochodzą z rejonu, w którym prowadzę działalność. Dla pełnej informacji dodam, że moja firma działa w okolicach Piły. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Szanowni państwo, mam następującą propozycję. Z tego, co usłyszeliśmy wnika, że odbyły się pierwsze rozmowy pomiędzy pracodawcami i przedstawicielami związków zawodowych. Te rozmowy będą trwały – takie jest założenie obu stron. W związku z tym mam propozycję dla pana posła Szmita. Panie pośle, jeśli rozmowy dojdą do etapu, na którym pojawi się wspólne stanowisko lub protokół rozbieżności – obie wersje są prawdopodobne – niech wówczas odbędzie się posiedzenie podkomisji pod pana kierownictwem, na którym odbędzie się dyskusja na poruszony przez pana temat. W dyskusji weźmie również udział strona rządowa, po czym zostanie zgłoszony projekt rządowy lub komisyjny, który rozwiąże przedstawiony problem. Co pan na to, panie pośle?

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Dziękuję za tę propozycję, panie przewodniczący. Zawsze pan stara się znaleźć rozwiązanie, które będzie satysfakcjonujące dla wszystkich. Myślę, że powinniśmy pójść we wskazanym przez pana kierunku. Jeśli jest wola, aby ten bardzo ważny problem, dotyczący nie tylko szkoleń, ale również urlopów, wolnego czasu itd., stał się przedmiotem dyskusji, to uważam, że należy podjąć się prac na ten temat, zgodnie z propozycją pana przewodniczącego.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Rozumiem, że jest akceptacja dla złożonej propozycji. Dziękuję bardzo.

Przystępujemy do rozpatrzenia zmiany nr 33. Bardzo proszę, czy są uwagi do proponowanej zmiany? Nie ma uwag. Stwierdzam, że zmiana nr 33 zostaje przyjęta.

Zmiana nr 34. Czy są uwagi do proponowanej zmiany? Nie ma uwag. Zmiana przyjęta bez sprzeciwu.

Zmiana nr 35. Także przyjęta bez uwag.

Zmiana nr 36. Bardzo proszę, najpierw goście, a następnie pan mecenas.

Zastępca dyrektora Departamentu Transportu w ZMPD Piotr Mikiel:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Nazywam się Piotr Mikiel i reprezentuję Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych. Wysoka Komisjo, pan prezes Buczek sygnalizował w swoim wystąpieniu, że chcielibyśmy zgłosić poprawkę do art. 47 ustawy o transporcie drogowym. Poprawka dotyczy ustalenia górnej granicy opłat za wydanie licencji w transporcie drogowym. Dziś górna granica, która jest określona w ustawie, to 1 mln euro. Przeliczając te kwotę na złotówki, otrzymujemy ponad 4 mln zł. Z kolei najwyższa opłata za licencję, jaką przewiduje rozporządzenie ministra, to 5000 zł. Do tego dochodzi jeszcze koszt wypisów, który zależy od ilości pojazdów. Rodzi się nieodparte pytanie o zasadność ustalenia tak wysokiej górnej granicy za wydanie uprawnienia. Tym bardziej, że upoważnienie do wydania rozporządzenia jest lakoniczne, ponieważ określa jedynie, że wysokość opłaty ma być ustalana z uwzględnieniem rodzaju udzielnego uprawnienia i okresu, na który ma być ono wydane. Proponujemy, aby maksymalna wysokość opłaty została obniżona do kwoty 3000 euro. Prosimy państwa posłów o przejęcie tej poprawki. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę stronę rządową o odniesienie się do złożonej propozycji. Panie dyrektorze, proszę bardzo.

Dyrektor departamentu w MTBiGM Andrzej Bogdanowicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, w prowadzonych rozważaniach należy wziąć pod uwagę, że wymieniona kwota 1 mln euro jest kwotą graniczną, ale jednocześnie ma charakter bardzo teoretyczny. Dopiero bowiem w rozporządzeniu kwoty opłat są konkretyzowane i stanowią przedmiot uzgodnień i konsultacji, szczególnie ze strona społeczną, czyli przedstawicielami przewoźników. Górna granica w postaci 1 mln euro funkcjonuje od wielu lat i zawsze udawało się określić poziom opłat, który byłby akceptowany przez przedsiębiorców. Moim zdaniem, proponowana poprawka wprowadzałaby raczej zmianę na zasadzie uprawiania sztuki dla sztuki i nie generowałaby opłat w innych wysokościach niż te, które są przez nas przewidywane. Chcę także wyraźnie powiedzieć, że nie planujemy podwyżek wysokości opłat w związku ze zmianą tej ustawy.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Podobną sytuację mieliśmy w przypadku prawa telekomunikacyjnego. Jak być może państwo pamiętacie, chodziło wówczas o opłaty za poszczególne pasma. Na tym gruncie rozkwitła później niepotrzebna dyskusja. Żeby nie stało się analogicznie w tej sytuacji, proponuję, aby sprawę wyjaśnić od razu, na samym początku, kiedy dopiero dyskusja się zaczyna. Bardzo proszę.

Dyrektor departamentu prawnego w OZPTD Maciej Wroński:

Panie przewodniczący, doceniając dobre intencje obecnego kierownictwa resortu, w tym pana dyrektora Bogdanowicza, nie mamy żadnych gwarancji, że za jakiś czas, kiedy to kierownictwo odejdzie, bo taka jest naturalna kolej rzeczy, czego oczywiście panom nie życzmy, przyjdą nowi szefowie ministerstwa, którzy będą zwolennikami odmiennego podejścia do problemu od tego, jakie jest prezentowane aktualnie. Zapisy ustawowe, które określają górny pułap opłat tworzy się przecież po to, aby obywatele otrzymali gwarancje prawnego bezpieczeństwa. W związku z powyższym, jako Związek popieramy propozycję poprawki złożoną przez ZMPD i prosimy o jej przejęcie przez posłów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Czy ktoś jeszcze chciałby się wypowiedzieć na ten temat? Bardzo proszę.

Dyrektor departamentu transportu w ZMPD Tadeusz Wilk:

Szanowni państwo, chciałbym dodać kilak zdań do prowadzonej dyskusji. Miałem okazję pracować przy formułowaniu zapisów ustawy wtedy, kiedy ona powstawała i kiedy pojawiła się wspomniana kwota 1 mln euro. Wydaje mi się, że właśnie do tych kwestii należy się odnieść, wnosząc o zmniejszenie tej kwoty.

Poprzednia ustawa, która miała koncesyjny charakter, określała należne kwoty w taki sposób, iż traktowała każdy pojazd jako oddzielną koncesję. W związku z powyższym, ilość pojazdów pomnożona przez należną kwotę tworzyła opłatę maksymalną. Dziś sytuacja zmieniła się. Na firmę jest wydawana jedna licencja, a do niej są wydawane wypisy. Tworzy to zasadniczą różnicę w podejściu do kwestii licencji i właśnie te przyczyny legły u podstaw propozycji poprawki. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Chciałbym jeszcze dowiedzieć się od przedstawiciela resortu, z czego wynika przyjęcie w ustawie zapisu o kwocie 1 mln euro, która jest przecież bardzo wysoka. Panie dyrektorze, co wpłynęło na taką wysokość górnej granicy opłaty? Czy ten zapis ma jedynie historyczny charakter?

Dyrektor departamentu w MTBiGM Andrzej Bogdanowicz:

Panie przewodniczący, zapis powstał kilkanaście lat temu, kiedy powstawała ustawa. U jego podstaw można doszukiwać się różnych uwarunkowań historycznych, tego że licencje były wydawane na 50 lat itd. Zaszłości nie wpływają jednak na nasze sta-

nowisko. Deklarujemy, że w trakcie społecznych konsultacji będziemy otwarci na nowe propozycje określające sposób wyznaczania wysokości opłat licencyjnych, o ile będzie miało dojść do zmiany regulacji w tym zakresie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Moim zdaniem, kwota 1 mln euro za licencję jest zdecydowanie wygórowana. Trudno jest nam w tej chwili, bez znajomości przesłanek, które wpłynęły na wysokość opłaty licencyjnej, dyskutować o tym, czy górna granica powinna wynosić 1 mln, czy też np. 500 tys. euro. Proponuję, żeby nad tym zagadnieniem się zastanowić i w drugim czytaniu wprowadzić stosowną zmianę.

Jeszcze raz wrócę do kwestii prawa telekomunikacyjnego. Pamiętam, jak we wszystkich mediach pojawiały się opinie na ten temat, trwała powszechna dyskusja, a nikt nie potrafił nam, członkom Komisji, rzeczowo wyjaśnić, dlaczego zapisane kwoty w ustawie o prawie telekomunikacyjnym mają być aż tak wysokie. Dopiero, jak wszyscy użyliśmy zdrowego rozsądku, to kwoty nabrały sensownego kształtu. Jeśli państwo się zgodzicie z moim stanowiskiem, to proponuję, aby strona rządowa zastanowiła się nad tą sprawą.

Słyszę, że pan przewodniczący Milewski twierdzi, że wie dlaczego górna granica opłaty została określona na 1 mln euro. Bardzo proszę, panie przewodniczący, niech nam pan to wyjaśni. Słuchamy uważnie, może wreszcie dowiemy się, o co chodzi. Bardzo proszę.

Przewodniczący OZPTD Bolesław Milewski:

Górna wysokość opłaty, czyli 1 mln euro, wzięła się stąd, iż chciano zabezpieczyć się przed wejściem na polski rynek firm zagranicznych. Obawiano się, że pojawią się firmy przewozowe, które sprowadzą 500 lub 1000 samochodów. Wówczas polskie firmy płaciłyby opłatę od jednego samochodu wyższą, niż miałoby to miejsce w przypadku opłat wnoszonych przez dużą firmę zagraniczną. Aby zabezpieczyć interesy małych firm i żeby zasady prowadzenia biznesu był wobec nich uczciwie określone, ktoś zaproponował górną granicę opłaty na poziomie 1 mln euro. Miano płacić za każdą koncesję, ale łączna suma płatności nie mogła przekroczyć 1 mln euro. Takie były powody, dla których wprowadzono ten zapis.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Z tego, co pan powiedział wynika, że wysokość opłaty ma pełnić funkcję zaporową. Podtrzymuję swoje stanowisko, aby zastanowić się dogłębnie nad tą kwestią, a dziś proponuję przyjąć zapisy, które są zawarte w zmianie nr 36. Czy jest akceptacja Komisji dla takiej propozycji? Jeszcze pan mecenas? Bardzo proszę.

Legislator Mariusz Przerwa:

Chcę przekazać jedynie krótką informację. Rozmawiamy w tej chwili o zmianie w art. 47, co skutkuje zmianą w dotychczasowym przepisie. Mamy do czynienia z pośrednią zmianą rozporządzenia. Powiemy o tym na zakończenie posiedzenia, przy rozpatrywania ostatniego punktu omawianego projektu. W tej chwili tylko sygnalizuję tę sprawę.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dobrze, panie mecenasie. Dziękuję. Rozumiem, że zmianę nr 36 przyjęliśmy bez uwag. Dziękuję bardzo.

Przechodzimy do zmiany nr 37. Bardzo proszę, panie mecenasie.

Legislator Mariusz Przerwa:

W art. 47a mamy odwołanie do art. 5 ust. 7-10. Naszym zdaniem, nie jest to właściwy zapis. Chcielibyśmy usłyszeć stanowisko strony rządowej. Do którego artykułu należałoby się odwołać?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Ma pan głos, panie dyrektorze. Bardzo proszę.

Dyrektor departamentu w MTBiGM Andrzej Bogdanowicz:

Panie przewodniczący, rzeczywiście, zaproponowane odwołanie jest wadliwe po wprowadzeniu zmian. Nie wiem, czy tekst dotyczący odwołań nie zostanie później przekonstru-

owany, ale po bardzo szybkiej analizie wydaje się, że odwołanie powinno wskazywać art. 7 ust. 1 pkt 1, przynajmniej jeśli chodzi o ten zakres merytorycznej treści, który znalazł się w tej jednostce redakcyjnej.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Rozumiem, że przyjmujemy tę korektę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Przyjmujemy w tym sensie, że Biuro Legislacyjne wprowadzi odpowiednią zmianę. Czy dobrze to rozumiem?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Tak, panie pośle. Przyjmujemy także zmianę nr 37. Bez sprzeciwu. Dziękuję.

Zmiana nr 38. Pan mecenas ponownie, bardzo proszę.

Legislator Mariusz Przerwa:

Sytuacja jest analogiczna. W art. 50 pkt 2 dodajemy literę g i mamy w niej odwołanie do art. 5 ust. 8 pkt 2. To odwołanie jest również błędne.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

A więc musi zostać dokonana zmiana odwołania. Jakie jest stanowisko strony rządowej? Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor departamentu w MTBiGM Andrzej Bogdanowicz:

Panie przewodniczący, przyjmujemy zgłoszoną uwagę. Proponujemy, aby odwołanie stanowił w tym przypadku art. 5 ust. 3.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Przyjmujemy zmianę odwołania. Dziękuję bardzo. Jednocześnie przyjmujemy całą zmianę nr 38. nie ma sprzeciwu. Dziękuję.

Zmiana nr 39. Nie ma zgłoszeń i nie ma sprzeciwu. Zmiana nr 39 została przyjęta.

Zmiana nr 40. Również przyjęta bez sprzeciwu.

Zmiana nr 41. Proszę, panie mecenasie.

Legislator Mariusz Przerwa:

W tej zmianie, w ust. 3 mamy ponownie problem z odwołaniem. Jest przywołany art. 5 ust. 8 i 10. To należy zmienić.

Od razu zapytam jeszcze o kwestię związaną ze zmianą nr 37. Pan dyrektor Bogdanowicz przywołał art. 7 ust. 1 pkt 1. W tej chwili to sprawdziłem i ust. 1 w art. 7 nie ma punktów. Proszę o dokonanie korekty.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proponuję, żeby rozstrzygnięcie w stosunku do zmiany nr 37 przesunąć na koniec rozpatrywania projektu. Wrócimy do tej sprawy. Obecnie zakończmy zmianę nr 41. Bardzo proszę, panie dyrektorze. Czy strona rządowa jest już gotowa? Jeszcze nie. Przypominam, że rozpatrujemy zmianę nr 41. Chodzi o art. 83 ust. 3 i zgłoszoną wątpliwość odnośnie wskazanego odniesienia w postaci ar. 5 ust 8 i 10. Może pan mecenas już wie, jak powinno wyglądać właściwe odniesienie?

Legislator Mariusz Przerwa:

Jeszcze nie, panie przewodniczący, ale chciałbym jeszcze zwrócić uwagę na fakt, że wprowadzane zmiany dokonują pośredniej zmiany rozporządzenia wydanego na podstawie art. 83 ust. 5 i zostanie to uwzględnione w przepisie przejściowym.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dobrze, panie mecenasie. Czy strona rządowa jest już gotowa ze swoim stanowiskiem? Bardzo proszę.

Dyrektor departamentu w MTBiGM Andrzej Bogdanowicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, proponujemy, żeby zapisany w ust. 3 art. 5 ust. 8 i 10 został zastąpiony art. 7 ust. 2.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Czy akceptujemy zaproponowaną zmianą odniesienia? Dziękuję. Stwierdzam, że zmiana nr 41 została przyjęta. Proszę mieć w pamięci zmianę nr 37 i uwagę do niej zgłoszoną przez pana mecenasa.

Dyrektor departamentu w MTBiGM Andrzej Bogdanowicz:

Wciąż szukamy, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Nie ma pośpiechu. Proszę pracować spokojnie. Do sprawy wrócimy na koniec posiedzenia. W tej chwili mamy do omówienia zmianę nr 42. Nie ma do niej uwag, nikt nie zgłasza sprzeciwu. Zmiana nr 42 została przyjęta.

Zmiana nr 43. Proszę, panie mecenasie.

Legislator Mariusz Przerwa:

Jedna drobna uwaga, panie przewodniczący. Ten przepis powoduje pośrednią zmianę rozporządzenia z art. 86 ust. 3. Powiemy o tym w przepisie końcowym.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dobrze. Ponieważ nie było sprzeciwu stwierdzam, że zmiana nr 43 została przyjęta.

Zmiana nr 44. Bez sprzeciwu. Zmiana przyjęta.

Zmiana nr 45. Nie ma zgłoszeń, nie ma sprzeciwu. A jednak jest zgłoszenie. Proszę, panie mecenasie.

Legislator Mariusz Przerwa:

Biuro Legislacyjne proponuje dodanie nowej zmiany nr 45a. W związku z tym, że w art. 5 ust. 1 po raz pierwszy przywołujemy rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady WE1071/2009 i jest tam użyty skrót, dlatego w art. 92 ust. 3, w którym do tej pory znajdowało się przywołanie tego rozporządzenia należy przywołać ten skrót i taka propozycja została przez Biuro Legislacyjne przygotowana. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Rozumiem, panie mecenasie, że zmianę nr 45 przyjmujemy w zaproponowanym brzmieniu. Czy jest sprzeciw pań i panów posłów wobec takiej propozycji? Nie ma sprzeciwu. Dziękuję. Przyjęliśmy zmianę nr 45. Dodatkowo w tym miejscu wprowadzamy zmianę nr 45a.

Legislator Mariusz Przerwa:

Tak, panie przewodniczący. Dotyczy ona art. 92 ust. 3.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Ma pan na myśli jedyne odniesienie, czy tak?

Legislator Mariusz Przerwa:

Tak, panie przewodniczący. Do tej pory było w tym miejscu rozpisane całe rozporządzenie, ale w związku z tym, że w art. 5 st. 1 używamy skrótu proponujemy, aby przepis brzmiał następująco: „osoba zarządzająca przedsiębiorstwem lub osoba zarządzająca transportem w przedsiębiorstwie, o której mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) 1071/2009, a także każda na osoba wykonująca czynności związane z przewozem drogowym, która naruszyła obowiązki lub warunki przewozu drogowego, albo dopuściła, chociażby nieumyślnie, do powstania takich naruszeń podlega karze grzywny w wysokości do 2000 zł”. Jedyna zmiana w treści przepisu polega na wprowadzeniu skrótu oznaczającego właściwe rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję, panie mecenasie. Nie słyszę sprzeciwu wobec przyjęcia zmiany nr 45a. Dziękuję. zmiana nr 45a została przyjęta.

Zmiana nr 46. Proszę, panie mecenasie.

Legislator Mariusz Przerwa:

Biuro Legislacyjne posiada pewne wątpliwości dotyczące tej zmiany. Dotychczas, w art. 92c ust. 1 po pkt 1 występuje słowo „lub”. Wydaje się nam, że po dodaniu proponowanego

pkt 3 byłoby dobrze dodać słowo „lub" po pkt 2. Mielibyśmy wówczas taką konstrukcję: pkt 1 lub pkt 2 lub pkt 3. Wymaga to wprowadzenia odpowiednich zmian w tekście, tzn. po pkt 2 trzeba postawić przecinek i dodać „lub", a na końcu dopisać pkt 3.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę o stanowisko strony rządowej.

Dyrektor departamentu w MTBiGM Andrzej Bogdanowicz:

Zgadzamy się z propozycją Biura Legislacyjnego. Zmiana jest w pełni uzasadniona.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że przyjęliśmy nową treść zmiany nr 46.

Zmiana nr 47. Nie ma sprzeciwu. Zmiana zostaje przyjęta.

Zmiana nr 48. Spoglądam na pana mecenasa, ale tym razem Biuro Legislacyjne nie ma uwag. Nie słyszę także sprzeciwu. Stwierdzam, że przyjęliśmy zmianę nr 48.

Zmiana nr 49. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor departamentu prawnego w OZPTD Maciej Wroński:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, chciałbym prosić o dokonanie zmiany w proponowanych zapisach. Byłby to gest pod adresem kierowców. W literze c, gdzie dodaje się liczbę porządkową 15 w brzmieniu, które mówi o przekroczeniu tygodniowego czasu pracy, przewiduje się karę dla kierowcy w wysokości 100 zł, jeśli przekroczenie nie będzie większe niż 2 godziny. Ktoś może powiedzieć, że 100 zł to nie jest duża kwota. Być może tak jest, ale sytuacje, w których kierowcy zdarzy się przekroczyć czas pracy o godzinę, pół godziny, a czasami zaledwie o 5 minut nie są wcale rzadkie. Przepis nie precyzuje, o jakie przekroczenie czasu chodzi. W przypadku przekroczenia o 5 minut karanie kwotą 100 zł uważamy za zbyt ostre, szczególnie, że organy inspekcji sumują wszystkie naruszenia czasu pracy. Rekordzista wśród kierowców pod tym względem, zgodnie z informacją przekazaną przez związkowców na wczorajszym spotkaniu został ukarany kwotą 65.000 zł kary. Nie wiem, czy jest to prawdą, ale jeżeli zważy się na wysokość zarobków kierowcy, to podana kwota wydaje się być wręcz astronomiczna.

Uwzględniając powyższe, proponuję, aby przewidywana wysokość kar została obniżona o połowę. Czyli zamiast dotychczasowych 100 zł, 300 zł i 500 zł mielibyśmy 50 zł, 150 zł i 250 zł. Taryfikator kar proponowanych obecnie jest z punktu widzenia kierowców bardzo dolegliwy.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Czy są inne uwagi do zmiany nr 49? Panie mecenasie, czy Biuro zgłasza jakieś uwagi? Nie zgłasza. Jeszcze raz pan dyrektor? Proszę bardzo.

Dyrektor departamentu prawnego w OZPTD Maciej Wroński:

Przepraszam, że ponownie zabieram głos, ale zapomniałem o jednej kwestii. Zgodnie z literą e, za przekroczenie tygodniowego wymiaru czasu pracy kierowcy karany jest pracodawca. Chcę zwrócić uwagę, że sprawa dotyczy osób, które nie są pracownikami danego pracodawcy. Niejednokrotnie kierowcy pracują w oparciu o samozatrudnienie. W związku z tym ten przepis wydaje się być niekonstytucyjny. Zastanówmy się bowiem, w jaki sposób jeden przedsiębiorca może oddziaływać na drugiego przedsiębiorcę? Praktycznie rzecz biorąc, w żaden. W omawianym przypadku nie ma żadnych kontratypów, na co zwracał kiedyś uwagę Trybunał Konstytucyjny. Miało to miejsce przy pierwszej ustawie radarowej. Tu działa automat. Mój kontrahent, czy też pracownik będący na samozatrudnieniu, przekroczył tygodniowy wymiar czasu pracy o 1 godzinę, a ja muszę za to odpowiadać, mimo iż nie posiadam żadnej realnej możliwości uwolnienia się od winy. Odpowiadam z automatu.

Z naszego punktu widzenia, uczciwe, zasadne i zgodne z porządkiem prawnym i zdrowym rozsądkiem byłoby wykreślenie liczby porządkowej 8.2. Jeśli chodzi o pozostałe sprawy, jak np. brak prowadzenia ewidencji czasu pracy, to jest to rzecz oczywista. Przedsiębiorca ma taki obowiązek, a jeśli nie wywiązuje się z niego, to podlega karze. Sprawą dyskusyjną może być nieudzielanie przerwy pracownikowi. Można by o tym rozmawiać, ale przyjmijmy, iż to również zależy od pracodawcy. W przypadku punktu

8.2 przedsiębiorca nie posiada jednak żadnego wpływy na osoby, które nie są jego pracownikami. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Jestem przekonany, że ta kwestia była omawiana w trakcie obrad podkomisji. Panie przewodniczący Żmijan, czy podkomisja omawiała ten problem? Omawiała. W takim razie rozumiem, że przedstawione przepisy stanowią propozycję podkomisji. Czy ktoś z państwa chciałby na ten temat zabrać głos? Bardzo proszę, pan poseł Szmit.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Uważam, że propozycja zakładająca obniżenie kar dla kierowców jest bardzo rozsądna. Szczególnie jeśli chodzi o przekroczenia czasu prac do 2 godzin. Nie pozostaje mi nic innego, jak powtórzyć przytoczoną argumentację. Czy jeśli kierowca przekroczy czas o pół minuty lub dziesięć sekund, a wykażą to tachometry, to należy go karać w tak nieadekwatny sposób? Proponowane obniżenie stawek jest w tym przypadku całkowicie zrozumiałe i godne poparcia. Materia ustawy jest bardzo obszerna i możliwe, że ten aspekt umknął nam w czasie prac w podkomisji.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Panie pośle, czy dobrze pana zrozumiałem, że przejmuje pan zgłoszoną propozycję? Dobrze. A więc w zmianie nr 49, w pkt c zostanie zgłoszona propozycja obniżenia stawek w następujący sposób: zamiast 100 zł – 50 zł, zamiast 300 zł – 150 zł i zamiast 500 zł – 250 zł. Zgadza się? Jeżeli pan tę propozycję przejmuje, to musi ją pan złożyć na piśmie z odpowiednią ilością podpisów.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Złożymy propozycję poprawki na piśmie, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dobrze, proszę tak uczynić.

Została zgłoszona propozycja poprawki. Czy jest sprzeciw wobec tej propozycji? Bardzo proszę, pan poseł Huskowski.

Poseł Stanisław Huskowski (PO):

Chciałbym zaproponować nieco inne rozwiązanie. Tak, jak przekonuje mnie argument, że przekroczenie czasu do 2 godzin może także oznaczać 10 minut i proponowana kara jest nieadekwatna do wykroczenia, a więc można kwotę obniżyć do 50 zł, tak nie uważam, żeby było sensowne zmienianie wysokości kar za pozostałe przekroczenia czasu pracy. Nie wynikają one bowiem z minimalnego zaniedbania, ponieważ mówimy o łącznym tygodniowym czasie pracy. W takim przypadku mamy do czynienia z działaniem z premedytacją. Jako użytkownik drogi nie chcę spotykać na niej przemęczonych kierowców, którzy są jedynie straszeni niewielkimi karami za to, że łamią przepisy prowadząc w ponadnormatywnym czasie swoje duże, ciężkie samochody.

Uważam, że rozsądniejszą propozycją będzie określenie kar na poziomie 50 zł, 300 zł i 500 zł.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan dyrektor Wroński, bardzo proszę.

Dyrektor departamentu prawnego w OZPTD Maciej Wroński:

Panie przewodniczący, chciałbym zauważyć, że to nie dotyczy czasu prowadzenia pojazdu. Za czas prowadzenia kary pozostają na tym samym poziomie. Mówimy o czasie pracy, czyli wykonywaniu innych czynności niż prowadzenie pojazdu. Nie ingerujemy w wysokość kar za przekroczenie czasu prowadzenia pojazdu, czyli za naruszenie rozporządzenia 561/2006. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Czy pan poseł Huskowski podtrzymuje swoje stanowisko?

Poseł Stanisław Huskowski (PO):

Tak, panie przewodniczący, podtrzymuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

W takim razie proszę wnieść poprawkę na piśmie.

Poseł Stanisław Huskowski (PO):

Dobrze, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Szanowni państwo, zostały zgłoszone trzy propozycje. Najdalej idącą propozycją jest ta, którą zgłosił pan poseł Szmit. Przystępujemy do głosowania.

Kto jest za propozycją zgłoszoną przez pana posła Szmita? (7) Kto jest przeciw? (13) Kto się wstrzymał od głosu? (0) Stwierdzam, że propozycja pana posła Szmita nie uzyskała akceptacji Komisji.

W tej chwili przystępujemy do głosowania nad propozycją pana posła Huskowskiego. Kto jest za tą propozycją? (13) Kto jest przeciwny? (0) Kto się wstrzymał od głosu? (7) Dziękuję. Stwierdzam, że propozycja pana posła Huskowskiego uzyskała akceptację Komisji.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmiany nr 49? Jeszcze jakaś uwaga, panie mecenasie? Bardzo proszę.

Legislator Mariusz Przerwa:

Proszę o potwierdzenie, czy dobrze odczytuję proponowaną zmianę, panie przewodniczący. Rozumiem, że zmiana polega na wpisaniu zamiast 100 zł kwoty 50 zł, a pozostałe wielkości pozostają bez zmian. Czy tak? 300 zł i 500 zł pozostaje tak, jak dotychczas?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Zgadza się, panie mecenasie. Ponownie pytam państwa posłów, czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmiany nr 49? Nie ma sprzeciwu. Zmiana nr 49 wraz z naniesioną poprawką została przyjęta.

W tej chwili jesteśmy przy zmianie nr 50. Czy pan przewodniczący chce zabrać glos w tej sprawie? Wydaje mi się, że raczej chodzi panu o zmianę nr 51.

Przewodniczący OZPTD Bolesław Milewski:

Proszę państwa, chodzi o to, że kierowcy to też ludzie. Żaden kierowca nie zostanie 50 km od domu, w piątek. On zawsze dojedzie do domu. Proszę państwa, zachowajmy szacunek dla rodzin kierowców. Na tym polega cała sprawa. Panowie ze związków zawodowych siedzą i niczego nie dostrzegają. Takiego kierowcę, który jest blisko domu, nawet jak się przykuje łańcuchem, to on i tak będzie jechał do swojego domu. Inaczej żona mu zarzuci, że był na dziewczynkach, zamiast wracać do rodziny. Przez takie sytuacje dochodzi do różnych kłótni i awantur, żony kierowców stawiają się w firmie itd. Człowiek, który jest 60-80 km od bazy, do której ma dotrzeć, nigdy nie zostanie na kolejny nocleg poza domem. Chciałbym wiedzieć, czy któraś z pań posłanek chciałaby mieć męża kierowcę, który zamiast nocować w domu zostanie na parkingu?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję za tę uwagę. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmiany nr 50? Nie ma uwag, nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że przyjęliśmy zmianę nr 50.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmiany nr 51? Bardzo proszę, panie mecenasie.

Legislator Mariusz Przerwa:

Drobna uwaga, panie przewodniczący. W literze d, która brzmi: „dodaje się lp. 1.8” proponujemy, aby w treści zmienić formę wyrażenia „który wydał zaświadczenie” na „który wydał zaświadczenia”.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Zgoda. Zakładam, że strona rządowa również nie zgłasza uwag do tej propozycji Biura Legislacyjnego. Zgadza się, panie dyrektorze? W takim razie zapytam, czy jest sprzeciw wobec przyjęcia zmiany nr 51? Sprzeciwu nie ma. Zmiana nr 51 została przyjęta.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia całego art. 1? Nie ma sprzeciwu. Art. 1 zostaje przyjęty.

Przechodzimy do art. 2. Bardzo proszę, panie mecenasie. Przepraszam, jednak udzielę panu głosu dopiero za chwilę. Popełniłem błąd i przyznaję się do tego. Zanim przyjmiemy art. 1, powinniśmy powrócić do zmiany nr 37. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor departamentu w MTBiGM Andrzej Bogdanowicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, powracając do zmiany nr 37, która dotyczy art. 47a, to jeśli chodzi o odwołanie zamiast art. 5 ust. 7-10 powinno być zapisane art. 7 ust. 2 pkt 1. Pozostała treść przepisu pozostaje bez zmian.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję, panie dyrektorze. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia zmiany nr 37? Nie ma sprzeciwu. Zmiana nr 37 została przyjęta. Jeszcze raz musimy przegłosować art. 1 jako całość. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia całego art. 1? Nie ma sprzeciwu. Stwierdzam, że art. 1 został przyjęty.

Przechodzimy do art. 2. Bardzo proszę, panie mecenasie, teraz mogę już panu udzielić głosu.

Legislator Mariusz Przerwa:

Mam pytanie do art. 26c ust 4 i 26d ust. 3. W obu przypadkach użyte jest sformułowanie „przepisy stosuje się odpowiednio". Dobrze byłoby, gdyby określono, w jakim zakresie stosuje się te przepisy odpowiednio. Do zaproponowanego sformułowania mamy pewne wątpliwości. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Panie dyrektorze, proszę bardzo.

Dyrektor departamentu w MTBiGM Andrzej Bogdanowicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, rzeczywiście, przywołany przepis może mieć brzmienie zbyt ogólne, za mało precyzyjne. Trudno jednak go doprecyzować, jeśli weźmie się pod uwagę logikę zapisu. Odpowiednie stosowanie przepisu ma dotyczyć zakresu prowadzonej ewidencji. W związku z tym, gdybyśmy chcieli to zapisać, to przepis musiałby brzmieć „ stosowanie odpowiednio w zakresie zakresu prowadzonej ewidencji". Tak musielibyśmy go uszczegółowić, gdybyście państwo zdecydowali, iż treść przepisu musi zostać uzupełniona. Jeśli ktoś ma pomysł na lepsze zredagowanie przepisu to my jesteśmy otwarci na propozycje w tym zakresie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę, panie mecenasie.

Legislator Mariusz Przerwa:

Panie przewodniczący, w tej chwili nie wpłynęła stosowna poprawka w tej sprawie. Biuro Legislacyjne skonsultuje się ze stroną rządową w tej kwestii i jeśli zajdzie taka potrzeba, to przygotujemy poprawkę na drugie czytanie projektu.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Przyjmuję tę propozycję. Jeśli jest jakaś wątpliwość, to należy ją starannie rozważyć i ewentualnie wnieść poprawkę w trakcie drugiego czytania.

Jesteśmy cały czas przy rozpatrywaniu art. 2. Czy są uwagi do zmiany nr 1? Nie ma uwag. Zmiana nr 1 zostaje przyjęta.

Zmiana nr 2. Czy są uwagi do tej zmiany? Nie ma uwag. Zmiana nr 2 została przyjęta.

Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia całego art. 2? Nie ma sprzeciwu. Stwierdzam, że art. 2 został przyjęty.

Przechodzimy do art. 3. Bardzo proszę, panie mecenasie.

Legislator Mariusz Przerwa:

Biuro Legislacyjne proponuje skreślić ten art. 3. W dniu 19 stycznia stosowne regulacje weszły w życie i ten przepis pozostaje martwy.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Im krótsza ustawa, tym lepiej. Zakładam, że Komisja akceptuje propozycję wykreślenia art. 3. Nie słyszę sprzeciwu. Dziękuję. Art. 3 został wykreślony.

Art. 4, który od teraz stanie się art. 3. Nie ma zgłoszeń, nie ma sprzeciwu. Art. 4 zostaje przyjęty.

Art. 5. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor departamentu prawnego w OZPTD Maciej Wroński:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, jeśli chodzi o przepisy przejściowe dotyczące sytuacji przedsiębiorców, którzy w jakiś sposób wykonywali przewozy drogowe w dniu wejścia w życie tej ustawy, to chcę przypomnieć, że podnosiliśmy kwestie nieuregulowania spraw związanych z sytuacją przewoźnika, który po wejściu w życie ustawy będzie posiadał jedynie dawną licencję. Czy zastępuje ona zezwolenie? Czy jest równoważna zezwoleniu? Jak to ma wyglądać w praktyce?

Nieuregulowane pozostały także sprawy tzw. długich licencji wydawanych na 50 lat. Związek złożył przewodniczącemu podkomisji konkretne propozycje w tej dziedzinie. Decyzją podkomisji te sprawy miały zostać omówione na dzisiejszym posiedzeniu. Prosiłbym o to, abyście państwo rozważyli propozycje złożone przez Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego. Wszyscy, łącznie ze stroną rządową, zgodziliśmy się, że w tej sprawie coś jest na rzeczy i wymaga ona uregulowania. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Strona rządowa, bardzo proszę.

Dyrektor departamentu w MTBiGM Andrzej Bogdanowicz:

Panie przewodniczący, to prawda, iż obiecywaliśmy, że zajmiemy się tą sprawą. Nie udało nam się jednak wypracować szczegółowego rozwiązania, które mogłoby zostać potraktowane jako poprawka. Jeśli Komisja wykaże się przychylnością, to spróbowalibyśmy rozstrzygnąć tę kwestię podczas drugiego czytania. Takie rozwiązanie da nam czas potrzebny do rzetelnego rozpatrzenia sprawy.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Rozumiem, że chodzi o nową wersję zapisu art. 5, a właściwie już teraz art. 4. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 5 w wersji przedstawionej w sprawozdaniu podkomisji? Nie ma sprzeciwu. Art. 5 zostaje przyjęty.

Przechodzimy do art. 6. Nie widzę zgłoszeń, nie ma też sprzeciwu. Art. 6 zostaje przyjęty.

Art. 7. Proszę, panie mecenasie.

Legislator Mariusz Przerwa:

Dziękuję, panie przewodniczący. Wcześniej już mówiłem o tym, że te przepisy zostaną uwzględnione w przepisach dotychczasowych. Zacytuję, jak będzie ten przepis brzmiał: „Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 17 ust. 1, art. 20 ust. 2, art. 33 ust. 10, art. 39, art. 47, art. 83 ust. 5 i art. 86 ust. 3 ustawy, o której mowa w art. 1 zachowują moc do czasu wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 17 ust. 1, art. 20 ust. 2, art. 33 ust. 10, art. 39, art. 47, art. 83 ust. 5 i art. 86 ust. 3 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie dłużej jednak niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy”. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zapisu art. 7 w wersji przedstawionej przez pana mecenasa? Nie ma sprzeciwu. Art. 7 został przyjęty. Stosowne przepisy pod zgłoszoną propozycją zostały wcześniej złożone. Mówię o tym, żeby rozwiać wszelkie wątpliwości.

Przechodzimy do art. 8. Proszę, panie mecenasie.

Legislator Mariusz Przerwa:

Mam pewną wątpliwość związaną z tym artykułem. W art. 8 jest wymieniony pkt 50 lit. c i pkt 52 lit. c. W zmianie nr 50 nie ma żadnych liter. Być może chodzi o zmianę nr 49, natomiast zmiany nr 52 nie ma w ogóle. Wydaje się nam, że może chodzić o zmianę nr 51. Jednak na te pytania musi odpowiedzieć strona rządowa.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Jakie jest w tej sprawie stanowisko resortu? Panie mecenasie, niech pan odczyta art. 8 w nowym, proponowanym brzmieniu. Widzę, że ma pan przygotowaną treść. Natomiast przedstawicieli strony rządowej proszę jedynie o wyrażenie zgody lub sprzeciwu, a więc powiedzenie tak lub nie.

Legislator Mariusz Przerwa:

Nowe brzmienie art. 8: „Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 38 lit. a, pkt 39, pkt 49 lit. c i pkt 51 lit. c oraz art. 2, które wchodzą w życie po upływie 60 dni od dnia ogłoszenia". Wydaje mi się, że tak powinna brzmieć treść tego artykułu.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Rozumiem, że rząd akceptuje zaproponowane brzmienie art. 8. Bardzo dziękuję.

Legislator Mariusz Przerwa:

Jeszcze jedna drobna uwaga, panie przewodniczący. W związku z przyjęciem zmiany nr 45a wszystkie zmiany zostaną przesunięte.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Podobnie jak zapisy dotyczące kolejności poszczególnych artykułów.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 8? Nie ma sprzeciwu. Stwierdzam, że art. 8 został przyjęty. Dziękuję członkom Komisji. Mam nadzieję, że nie będzie także sprzeciwu wobec propozycji przyjęcia całego sprawozdania. Jest sprzeciw?

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Nie, panie przewodniczący, to nie jest sprzeciw.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

W takim razie chce się pan wypowiedzieć na temat całego sprawozdania?

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Chcę zaproponować, panie przewodniczący, żebyśmy decyzję w sprawie przyjęcia sprawozdania podkomisji podjęli w głosowaniu.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Czyli jest to sprzeciw wobec trybu przyjęcia sprawozdanie, który zaproponowałem. W takim razie będziemy głosować.

Kto jest za przyjęciem całego sprawozdania podkomisji wraz z poprawkami, które nanieśliśmy w trakcie dzisiejszego posiedzenia? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał od głosu? Czternastu posłów głosowało za, nikt nie był przeciwny, pięciu posłów wstrzymało się od głosu. Stwierdzam, że sprawozdanie podkomisji wraz z poprawkami naniesionymi w dniu dzisiejszym zostało przyjęte. Dziękuję wszystkim za pracę nad tym aktem prawnym.

Proponuję, żeby posłem sprawozdawcą został przewodniczący podkomisji, pan poseł Stanisław Żmijan. Czy pan poseł się zgadza? Czy jest akceptacja Komisji dla tej propozycji? Nie słyszę sprzeciwu. Dziękuję bardzo.

Termin na opinię MSZ wyznaczam na 12 lutego br.

Na tym zakończyliśmy dzisiejsze posiedzenie. Dziękuję wszystkim państwu. Zgłasza się jeszcze do głosu pan przewodniczący Milewski. Proszę bardzo, panie przewodniczący.

Przewodniczący OZPTD Bolesław Milewski:

Szanowny panie przewodniczący, szanowne panie posłanki i panowie posłowie, jak być może zauważyliście, na polskich drogach nie ma już praktycznie przeładowanych pojazdów wożących drewno. Stało się tak dzięki ustawie, którą wspólnie opracowaliśmy i dzięki naszemu uporowi, protestom, strajkom i pozostałym działaniom. Dzieje się jednak coś dziwnego, proszę Wysokiej Komisji. Nazwę to wprost i powiem, że zakłady drzewne wraz z Instytutem sfałszowały gęstość drewna. Co robi w takim przypadku Inspekcja? Przewoźnik wiezie ładunek zgodnie z prawem i wymiarami, pojazd jest zatrzymywany do ważenia i kierowca otrzymuje polecenie rozładowania pojazdu do najbliższego rowu. Po towar trzeba przyjechać jeszcze raz.

W związku z tym chcę zadać pytanie. Wielokrotnie zwracaliśmy uwagę Inspekcji Transportu Drogowego, żeby wystąpiła do Ministerstwa Środowiska o powtórne zbadanie gęstości drewna. Mamy dowody, że dopuszczono się fałszerstwa. Istnieją firmy, które przyjmują określoną ilość metrów i wagę. Przedstawialiśmy te dane, ale nic się w tej materii nie dzieje. Uważam, że my, jako Związek, nie powinniśmy wywoływać awantur, ale jeśli nic się w tej kwestii nie zmieni, to aby zabezpieczyć przewoźników i kierowców skierujemy sprawę do prokuratury. Nastąpi to w ciągu najbliższego miesiąca.

Nie wiem, w jaki sposób powinniśmy prosić instytucje, żeby zareagowały w naszych sprawach. Jesteśmy za wszystko karani, ale urzędnicy pozostają bezkarni. Sprawiliśmy, że znaczy się w tej chwili ilości ładowanego drewna, które jest transportowane po drogach, ale okazuje się, iż nadal mamy do czynienia z fałszerstwami. Niedługo mój portret znajdzie się we wszystkich zakładach przetwarzania drewna z podpisem, że jest to osoba, która zabiera pieniądze producentom tego surowca. Zachodni koncern mówi np., że straci ok. 5-6 mln zł, ponieważ o tyle więcej będzie musiał zapłacić za przywóz drewna, a tymczasem jego zyski są na poziomie 50-60 mln zł lub więcej. W związku z tym proszę wszystkich państwa posłów, żebyście pomogli. Panie przewodniczący, wpłyńcie na władzę w postaci Instytutu Transportu Drogowego, żeby w końcu raczył ustalić, jaka jest prawidłowa gęstość drewna. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan przewodniczący Żmijan, proszę bardzo.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Postaram się mówić krótko.

Szanowni państwo – szczególnie zwracam się w tym momencie do przedstawicieli strony społecznej – bardzo aktywnie pracowaliście nad projektem tej ustawy w podkomisji nadzwyczajnej. Wiele razy spotykaliśmy się w tej sprawie. Odbywaliśmy także spotkania w zespołach roboczych z udziałem prawników legislatorów. Było mnóstwo problemów do omówienie. Taka wasza postawa jest godna uznania. Jednak po zakończeniu pracy podkomisji dotarło do mnie wiele interwencji na pocztę elektroniczną od części członków państwa organizacji. W kierowanych do mnie pismach zarzuca się części z was, że wzięliście udział nie tyle w pracy merytorycznej nad przygotowaniem nowelizacji ustawy, ile rywalizujecie ze sobą pod względem wykazania, kto bardziej zasłużył się przy nadaniu podkomisyjnemu sprawozdaniu ostatecznego kształtu.

Jeśli celem waszych działań będzie kreacja organizacji, które reprezentujecie, na forum sejmowej Komisji Infrastruktury, będę wnosił o ograniczenie państwa udziału w dalszych pracach parlamentarnych. Za każdym razem będę zadawał pytanie, w jakim charakterze bierzecie udział w posiedzeniu i czy przypadkiem nie wykonujecie działalności lobbingowej. Interwencje, z którymi do mnie dotarto wskazują, że coś może być na rzeczy. Proszę mi wybaczyć moją wypowiedź, ale uznałem, że jest ona konieczna. Dziękuję.

Przewodniczący OZPTD Bolesław Milewski:

Panie przewodniczący, czy mogę jeszcze raz zabrać głos?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo.

Przewodniczący OZPTD Bolesław Milewski:

Dziękuję. Szanowni państwo, jeśli 1 m^3 sosny waży ponad 900 kg, a Instytut przyjął, że 700 kg – podaję to jako przykład – co to oznacza? Kto w tym momencie oszukuje? My prowadziliśmy swoje badania, ważyliśmy pojazdy, wszystko po to, że jesteśmy użytkownikami dróg, jak wszyscy zgromadzeni na tej sali, i nie chcemy, aby spadł nam na głowę jakiś drewniany bal. Dlatego zwróciliśmy się do Inspekcji Transportu Drogowego z prośbą, żeby wystąpiła do Ministerstwa Środowiska. To, co zrobiliśmy, panie pośle, dało nam w efekcie sukces. Dziś uczciwi przewoźnicy to doceniają. Dlatego dziękuję jeszcze raz całej Komisji. Teraz chodzi nam jednak o to, żeby Inspekcja porozumiała się ze służbami ochrony środowiska. My, przewoźnicy, mamy wszelkie dane, dokumenta-

cję i możemy ją przekazać, ale nikt nie chce z nami o tym rozmawiać. I o to chodzi w tej sprawie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, wspólnie pracujemy od kilku lat. Wszyscy doskonale wiecie, że wielokrotnie podczas posiedzeń Komisji podejmowano pozytywne rozstrzygnięcia dla całej branży. Bardzo serdecznie dziękuję państwu za współpracę także przy tej ustawie, ale proszę o przyjęcie uwagi przedstawionej przez pana przewodniczącego Żmijana. Jego opinie wynikają z konkretnych doświadczeń.

Pan poseł Rzońca, bardzo proszę.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Jestem trochę zaskoczony wypowiedzią pana przewodniczącego Żmijana. Chciałbym się dowiedzieć, w czym tak naprawdę braliśmy udział? Czy posiada pan jakieś szersze informacje na ten temat? Chętnie usłyszałbym od pana przewodniczącego Żmijana jakąś informację o tych wydarzeniach. Moim zdaniem, mogłoby to mieć miejsce w trakcie posiedzenia Komisji, ale tylko z udziałem posłów, bez gości z zewnątrz. Powinniśmy to wyjaśnić, żeby nikt nie zarzucił nam jakiegokolwiek lobbingu. Osobiście nie miałem wrażenia, że wynik mojego głosowania stanowił efekt czyjejkolwiek działalności lobbingowej. Byłbym zobowiązany, gdyby przedstawiono posłom więcej szczegółów na ten temat. Dziękuję.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Jeśli można, panie przewodniczący, to bardzo krótko odniosę się do słów pana posła Rzońcy. Panie pośle, proszę wejść na strony internetowe organizacji, które brały udział w pracach podkomisji. Nie będę w tej chwili podawał konkretnych nazw, ale w Internecie znajdzie pan opinie i stanowiska odzwierciedlające ich stanowisko.

Przewodniczący OZPTD Bolesław Milewski:

Po prostu chwalą się swoimi osiągnięciami.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Praca w komisji sejmowej nie ma służyć kreacji własnej osoby i reprezentowanej przez siebie organizacji. Nie o to chodzi. To wszystko, co mam do powiedzenia. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Jestem przekonany, że tym razem wyczerpaliśmy wszystkie tematy. Wszystkim bardzo dziękuję za pracę włożoną w ten projekt i wszystkie inne, które dotyczą przewoźników drogowych. Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury.